



THUNBOLAGEN
— ERIK THUN AB —

FIRAR
80 år

1938-2018





Nybyggnationer 2018-2021 i 3D.



Thun Eos i 3D.

Ni känner till historien...

År 1938 grundade Helge Källsson Erik Thun AB med säte i Lidköping vid Vänern. Erik Thun själv var hamnbefälhavare i Lidköping under 1930-talet. Han drev ett mäkleri för bl. a. Kållandsö-redare samt en egen mindre rederirörelse. År 1931 erbjöds Helge Källsson arbete i företaget av Erik Thun. När Erik Thun dog år 1938 bildade Helge Källsson bolaget Erik Thun AB tillsammans med anställda och släktingar. Gemensamt byggde de upp ett torrlastrederi vars huvudinriktning var att serva näringslivet i och omkring Lidköping. Allt eftersom företaget växte utökades också kundområdet geografiskt. Efter kriget inleddes ångbåtsepoken då man köpte begagnade ångfartyg som fick ersätta skutorna och motorseglarna när de hade

tjänat ut. Med nya tider kom dock nya arbetstidsregler, och i början av 1950-talet slogs även ångbåtarna ut. Företaget fick anledning att ta ut en ny kompassriktning som innebar att man satsade på nybyggen istället, vilka blev alltmer specialanpassade till trafikens och kundernas behov. Denna princip har sedan dess varit bestående.



Helge Källsson 80 år Foto: NLT



Eos (III), foto av Gustav Andersson, 1940-talet. Källa: Jönköpings läns museum

...och resan fortsätter

80 år senare har koncernen utvecklats till ett väletablerat familjeföretag inom rederibranschen med fortsatt sjöfart i innanhavet Vänern men också på rutten utöver Östersjön, Nordsjön, Irländska sjön och Medelhavet. Företaget leds idag av VD Anders Källsson (andra generationen i familjen Källsson) och en tredje generation i form av Deputy managing directors Henrik Källsson och Johan Källsson gör sig redo att axla ett allt större ansvar.



VD: Anders Källsson, Deputy managing directors: Johan & Henrik Källsson samt Jan Källsson (avlidn år 2010)
Foton: Arkiv Erik Thun AB

Koncernen har numera flera affärsområden, och omnämns också ibland som Thunbolagen, men Erik Thun AB:s fokus är på rederiverksamheten som i sin tur kan delas in i fyra olika segment:

Torrlastare (Dry cargo) vars största trafikområde är Vänern samt Nord- och Östersjön. Dessa transporterar främst produkter som massaved, zink- och blykoncentrat liksom sand, salt och gödselprodukter. Torrlastarna fraktar även makadam, järnmalm och skrot. Ett mindre antal torrlastare trafikerar också södra Norge och Medelhavet med produkter som silicomangan, ferromangan, sågade trävaror, gipssten och salt.

Självlössare (Self unloaders) som främst trafikerar Nord- och Östersjön samt Medelhavet. Produkter som med fördel transporteras av dessa fartyg är china clay, cement, kalksten, bränd kalk, kol, pellets, sand, sten och slagg. På dessa båtar lossar man godset med ett slutet och dammfritt system som gör att lasterna hanteras på ett miljövänligt sätt.

Cementfartyg som trafikerar Nordeuropa. Dessa fartyg hör till det norska bolaget JT Cement AS som i sin tur ägs till hälften av Erik Thun AB.

Tankfartyg som mestadels transporterar raffinerade oljeprodukter på Nordsjön, Östersjön och Irländska sjön. Dessa fartyg opererar under dotterbolaget Thun Tankers BV.

Framtiden i sikte med historisk erfarenhet som språngbräda

Erik Thun AB har alltid lagt stor vikt vid att kombinera kostnadsmedvetenhet med långsiktighet och miljömässigt hållbara lösningar. Visionen är att vara "bäst i klassen" och att uppfattas som ledande i branschen av kunderna. Under årtionden har man utifrån tidigare erfarenheter och med kreativ design utvecklat nya fartyg som erbjuder kunderna allt säkrare, kostnadseffektiva och hållbara transporter som minskar miljöbelastningen. Exempelvis har de senaste fartygen utvecklats i samråd med varvet för att optimera skrovformen vilket leder till lägre bränsleförbrukning med ca 20 % och därmed miljövänligare fartyg. De nya fartygen utrustas också med ballastreningsutrustning och vattensmorda propellrar. Därutöver har elförbrukningen ombord på fartygen sänkts genom olika sparåtgärder. En del av fartygen har exempelvis ingen värmepanna utan ett system där man återanvänder värmen från motorerna istället. Fartygen är utrustade med ett 50/60 Hertz system som gör att fartyget kan byta till en lägre frekvens och på så vis drivas på ett mycket energieffektivare sätt.



Thun Gothenburg i solnedgång Foto: Peter Cornelissen

Tillsammans med varven arbetar man också aktivt, både på existerande flotta och på alla nybyggen, med att reducera buller både ut i luft och vatten. Under åren 2015 och 2016 investerade intressebolaget JT Cement AS i världens två första torrlastfartyg med LNG-drift dvs. flytande naturgas, och satsningen på LNG fortsätter. Under 2018 implementeras ett nytt bränslerapporteringssystem som ökar möjligheten att bättre kunna analysera och optimera fartygens drift och därmed också minska förbrukningen.

Kraftfulla investeringar i många nybyggen

Under åren 2018-2021 präglas verksamheten av stora investeringar och av många nybyggen såväl i Nederländerna som i Kina. Erik Thun AB har en lång historia av att genomföra nybyggen på varvet Ferus Smith BV i Nederländerna, men i den pågående satsningen är varvet Avic Dingheng Ltd i Kina en ny och spännande bekantskap. Totalt satsar koncernen två miljarder under de kommande åren och sammanlagt, inklusive de två relativt nyligen sjösatta torrlastarna "Snow Crystal" och "Ice Crystal", så utökas den befintliga flottan med 12 nya fartyg. Fem av dessa kommer att kunna drivas med naturgas (LNG) vilket gör dem till de mest miljövänliga i hela världen i sitt segment. Därutöver kommer även JT Cement att utöka sin flotta med ytterligare ett cementfartyg med LNG-drift.



På varvet i Nederländerna ska totalt fyra tankfartyg med LNG-drift byggas i den nya E-klassen, vilken är en fortsatt utveckling av fartygen i G-klassen. Det första, "Thun Eos", sjösattes i Westerbroek den 16 juni i år och beräknas vara klar för leverans under hösten 2018. Samtliga fyra nya tankfartyg tillverkas av Ferus Smit BV utifrån kundernas krav och förväntningar och med fokus på Evolvement, Efficiency och Environment dvs. en vidareutveckling av de fartygstyper som Erik Thun AB har byggt tidigare med stor hänsyn tagen till såväl kostnadseffektivitet som miljömässig hållbarhet. De fyra tankfartygen kommer att ha en dödvikt på 7 999 dwt vardera med

isklass 1A och drivas med flytande naturgas (LNG). Samtliga fyra nya tankfartyg beräknas vara i trafik i början av år 2021.

Längs med floden Yangtze i Kina

I provinsen Jiangdu längs med floden Yangtze i Kina finns varvet där sex nya och betydligt större tankfartyg kommer att byggas för Erik Thun AB:s räkning under de kommande åren. Inom ramen för samarbetet i Gothia Tankers Alliance har Furutank på Donsö och Erik Thun AB beställt ett antal nya båtar som ska byggas av Avic Dingheng på plats i Kina. Avic Dingheng är ett statligt ägt varv som har specialiserat sig på högteknologiska tankfartyg.

De sex båtar som Erik Thun AB har beställt kommer att bli de största fartyg som hittills funnits i företagets historia och mäter hela 150 meter. Tillsammans med det kinesiska designföretaget Odely har Erik Thun AB utvecklat en modell med utgångspunkt i de fartyg som byggdes för koncernen i Sydkorea på 1980-talet. Den nya serien är närmast specialdesignad för de kunder som kommer att använda fartygen för sina transporter, och fokus ligger på effektivt nyttjande med mesta möjliga hänsyn tagen till miljömässiga aspekter.

Den första båten är "minstingen" i sammanhanget och kommer att ha en dödvikt på 18 000 dwt och den levereras i slutet av september 2018. I samband med sjösättningen i april 2018 fick den namnet "Thun Venern" och hon ingår i en serie om sex båtar i samma storlek. De övriga fem båtarna i denna serie är beställda av Furutank och Älvtank. "Thun Venern" kommer att gå under svensk flagg.



Thun Venern på provtur vid varvet, augusti 2018 Foto: Avic Dingheng

De övriga fem fartygen som Erik Thun AB har beställt från Avic Dingheng kommer att ha en dödvikt på 18 000 dwt vardera men byggs med isklass 1C. De ska levereras kontinuerligt var tredje månad under de kommande åren med start i april 2019 och avslutande leverans av det femte och sista fartyget sker i april 2020. Samtliga fem fartyg kommer att få holländsk flagg och benämns också som L-klassen.

Torrlastare & Självlossare

På **huvudkontoret i Lidköping** finns ledningsgruppen för koncernen Erik Thun AB, liksom ekonomi- och HR-avdelning utöver befraktare, crewing och teknikavdelning. Våra inspektörer (superintendents) på teknikavdelningen ansvarar för att hålla samtliga Färö-flaggade båtar i gott skick så att de möter alla de krav som finns för att upprätthålla giltiga certifikat mm. Även bemanningen för dessa båtar sköts från Lidköping av vår personalavdelning (crewing). Övriga båtar, dvs. de som går under holländsk flagg, sköts såväl tekniskt som bemanningsmässigt av vår partner MF Shipping Group i Holland.

Befraktningsavdelningen på kontoret i Lidköping befraktar våra 14 torrlastare och 6 självlossare. Merparten av torrlastarna är av Väner/Trollmax-storlek dvs. de har en dödvikt på cirka 4 000-6 500 dwt och seglar främst mellan Väner och svenska/norska hamnar i Nordsjön och Östersjön. Självlossarna är däremot för stora för att ta sig upp till Väner och trafikerar främst Nordsjön, Östersjön och Medelhavet. För att möta behoven av mer gods kring och på Medelhavet för såväl torrlastare som självlossare, bildades **Erik Thun España SL** under 2017. Erik Thun España är ett dotterbolag som ägs av Erik Thun AB tillsammans med Transbulk Shipping och kontoret är beläget i Barcelona.

"Snow Crystal" som sjösattes i oktober 2017 och togs i bruk under slutet av året, var den första av två nya "minibulkers" för torrlast. Den andra, "Ice Crystal", sjösattes i januari och togs i bruk i februari 2018. De har byggts på varvet Ferus Smit BV i Westerbroek, Nederländerna och har isklass 1A. Båda två har designats utifrån de befintliga fartygen "Alice" och "Helge", men med fullt nyttjande av ny teknik. Avsikten är att dessa två nya båtar på sikt ska ersätta fartygen "Snow Star" och "Ice Star", som båda byggdes på samma varv för cirka 20 år sedan. Båda de nya torrlastarna har genom sin konstruktion en extremt hög dödvikt; 5 680 dwt för "Snow Crystal" och 6 550 dwt för "Ice Crystal". "Ice Crystal" är förlängd ett antal meter (LOA: 104,6 m) jämfört med "Snow Crystal" (LOA: 89 m). "Snow Crystals" kortare längd gör att hon ryms i slussarna i Trollhätte kanal och kan trafikera även Vänerns vatten.



SnowCrystal Foto: Arkiv Erik Thun AB

OP Ship AB startades i april 2017 när Thunbolagen köpte majoriteten av aktierna i OP Svensson Shipping AB, och slog ihop det med dotterbolaget Segerhammars Skeppsmäkleri. Ambitionen med det nya företaget är att bli det självklara valet för den europeiska torrlastmarknaden. OP Ship AB har kontor i Göteborg och Kalmar och bedriver torrlastbefraktning omfattande ca 750.000 ton per år med både " eget" och externt tonnage. Därutöver klarerar man också fartyg i hela Sverige med tyngdpunkt på Göteborg och Vänern.

Citadel Shipping AB har varit en del av Erik Thun AB sen 1990 och har tidigare arbetat både med befraktning och klarering ifrån kontoret i Helsingborg. I samband med bildandet av OP Ship AB fokuserar nu Citadel Shipping AB på klareringsverksamheten i Helsingborg, Malmö och Landskrona.

Företaget **JT Cement AS** skapades under 2014 av Erik Thun AB tillsammans med det norska rederiet Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi AS (KGJ). Genom detta partnerskap är koncernen delägare i sju självlossande cementbåtar med en dödvikt på mellan 3 700 dwt och 7 500 dwt. Dessa båtar trafikerar främst norra Europa och befraktas från kontoret i Bergen, Norge. Det tekniska managementet sköts även för dessa båtar av MF Shipping Group i Holland.

Greenland Foto: Arkiv Erik Thun AB



Under 2015 och 2016 togs två större båtar i bruk; "Greenland" (7 585 dwt) och "Ireland" (7 300 dwt). Båda är byggda hos Ferus Smit BV i Holland och är utrustade för att drivas med LNG. I kombination med en unik design av skrovet innebär det att dessa båtar är "bäst i klassen" när man mäter bränsleförbrukning för motsvarande båtar i samma segment. Ytterligare en cementbåt med LNG-drift är beställd från Ferus Smit BV och beräknas vara klar för leverans under sommaren 2019. Under 2018 har företaget Nova Algoma Cement Carriers Ltd förvärvat 25 % av JT Cement från KGJ och därmed blivit en nära samarbetspartner även för Erik Thun AB.

Koncernen bedriver dessutom uthyrning av **flygplan** och bolaget förvaltar för närvarande 21 stycken i huvudsak passagerarflygplan. Det finns också en charkfabrik i Göteborg, **Direkt Chark**, med cirka 60 anställda.

Tankerverksamheten

Thun Tankers BV med kontor i Göteborg opererar idag 16 fartyg varav 13 är helägda av företaget medan tre stycken ägs av Wisby Tankers. Samarbetet med Wisby Tankers inleddes 2009 och gemensamt kan man förse fler kunder med en god service. Thun Tankers ambition är att erbjuda kunderna hållbara och kostnadseffektiva transportlösningar där kunden kan lita på att rätt båt är på rätt plats i rätt tid.

Thun Tankers ingår också i Gothia Tanker Alliance där totalt sju rederier (bland annat Wisby Tankers, Älvtank och Furetank) tillsammans utgör ett nätverk av tankbåtsrederier som kan erbjuda ett betydligt bredare utbud av kapacitet och fartyg än vad företagen kan göra var för sig. Thun Tankers nya fartyg "Thun Venern" som byggs i Kina och tas i bruk hösten 2018, kommer genom detta samarbete att hanteras såväl kommersiellt, tekniskt och bemanningsmässigt av Furetank och gå under svensk flagg. Detsamma gäller för de övriga fem systerbåtarna som byggs av Furetank och Älvtank med samma design och kapacitet.

En annan mycket betydelsefull samarbetspartner är MF Shipping Group som bildades 1994 i Holland. De ansvarar för kvalitet, tekniskt underhåll och bemanning av Thun Tankers 13 befintliga båtar vilka samtliga går under holländsk flagg. MF Shipping Groups verksamhet omfattar numera en flotta om cirka 50 fartyg och de sysselsätter cirka 50 medarbetare på sitt kontor i Farmsum (Delfzijl), och har drygt 1 000 anställda ombord på båtarna. Thun Tankers nybygge "Thun Eos" och övriga tre nya mindre tankfartyg som byggs i Holland kommer att hanteras tekniskt och bemanningsmässigt av MF Shipping Group liksom de fem båtarna med isklass 1C som byggs i Kina med leveranser från 2019 och framåt. MF Shipping Group är även ansvarigt "site team" gentemot varven i Holland och Kina under nybyggnationerna. Befraktningen av de totalt 9 nya fartygen kommer, i likhet med de 13 befintliga tankfartygen, att utföras av Thun Tankers personal i Göteborg.

Thun Gratitude utanför Pembroke Foto: Peter Cornelissen



På utforskade vattenvägar

Med ytterligare fokus på framtiden och miljövänliga alternativ står Erik Thun AB i början av en ny satsning; **Avatar Logistics AB**. Det är ett relativt nytt företag som ägs av Erik Thun AB samt holländska prämrederiet VT Group. VT Group har en hundraårig erfarenhet av tankpråmsverksamhet i Europas flodsystem. Avatar Logistics uppdrag är att utveckla svensk inlandssjöfart, det femte transportslaget, där prämtrafik är den bärande delen. Idag är Vänern, inklusive Göta Älv och Göteborgs hamn, samt Mälaren, inklusive hamnområdet i Stockholm och Södertälje, klassade som inre vattenvägar i Sverige. Inledningsvis fokuserar Avatar Logistics AB på bulk- och containertransporter samt på flytande bränsle och återvinningsmaterial.

Nya fartyg efter augusti 2013

Namn	Byggnadsår	Typ av fartyg	DWT
Greenland	2015	Cementbåt	7 585
Ireland	2016	Cementbåt	7 300
Snow Crystal	2017	Torrlastare	5 680
Ice Crystal	2018	Torrlastare	6 550
Thun Eos	2018	Tankbåt	7 999
Thun Venern	2018	Tankbåt	18 000

Pågående byggnationer

Nybygge	Varv	DWT	Förväntad leverans
AD0065/Tankbåt L-Class	Avic Dingheng Ltd	18 000	2019-04-08
AD0066/Tankbåt L-Class	Avic Dingheng Ltd	18 000	2019-06-11
AD0067/Tankbåt L-Class	Avic Dingheng Ltd	18 000	2019-10-15
AD0068/Tankbåt L-Class	Avic Dingheng Ltd	18 000	2019-12-17
AD0069/Tankbåt L-Class	Avic Dingheng Ltd	18 000	2020-03-29
FS444/Eco Tankbåt E-Class	Ferus Smit BV	7 999	2019-03
FS451/Eco Tankbåt E-Class	Ferus Smit BV	7 999	2020 Q3
FS452/Eco Tankbåt E-Class	Ferus Smit BV	7 999	2021 Q1
FS453/Cementbåt LNG	Ferus Smit BV	8 050	2019-07

Historien om EOS

”Liksom morgonrodnadens gudinna Eos tidigt om morgnarna lämnar sitt läger för att som dagens och solgudens förebud köra sitt glänsande spann upp på himmelen och sålunda över världen sprida morgonens gryende ljus, har ångfartyget Eos år efter år plöjt Vänerns våg och kan nog anses vara ett förebud, som spritt ljus för en livligare förbindelse med yttervärlden över den stora importhamnen i västerled”

(Ur: Eos, Lidköpings-Pojkarna i Göteborgs minnesskrift vid 5-årsdagen 1933)

- 1867 Kapten Jacob Ahlberg från Lidköping blir partredare i ”Ångskonerten Eos” (byggd i Norrköping 1852). Befälhavare för Eos åren 1867-1872.
- 1873 Ångbåten ”Eos (II)” byggs i Upperud vid Dalslands kanal. Maskineriet monterades vid Lindholmens verkstad i Göteborg. Båten fraktar gods och passagerare mellan Göteborg och Väneren med Jacob Ahlberg som partredare/befälhavare fram till 1906. Ahlberg avlöstes som befälhavare av Axel Berntsson som var verksam på fartyget fram till 1935 då hon såldes och omvandlades till pråm innan hon 1937 blev upphuggen. Partrederiet Eos ombildades 1892 till Ångbåtsaktiebolaget Eos, som sedermera blev det äldsta av de rederier som under Helge Källssons ledning bildade Erik Thun AB i mars 1938.
- 1935 Båten ”Victor”, byggd i Dösebacka 1902, köps av Helge Källsson och blir ”Eos (III)” år 1935 när Thunbolagen behöver en grundgående och lättlossad båt för Göta kanal. Under andra världskriget ställs hon om till gengasdrift pga. bristen på brännolja under krigsåren. 1955 byggs hon om från torrlast till tanker och blir ”Thuntank 3”. Säljs 1959 till Styrso och därifrån till Finland.
- 1957 Båten ”Aranäs” från Årnäs, byggd 1939 i Sjötorp, köps in och blir ”Eos (IV)”. Säljs 1960 till Kållandsö och blir ”Eken”.
- 1962 Båten ”Tanus” från Skärhamn, en oljeeldad ångbåt, köps in och blir ”Eos (V)”. Hon byggdes 1946 på Lindholmens varv för Ahlmarks. Hon är den sista ångaren i Thunflottan och säljs 1965 till Liberia och skrotas så småningom i Grekland 1980.
- 1972 ”Eos (VI)” byggs av Erik Thun AB på Falkenbergs varv och gör tjänst i 10 år som torrlastare innan hon 1982 säljs till Algol Mar, Gibraltar och blir ”Meonia”. Hon fortsätter dock att befraktas av Thunbolagen och går i trafik på medelhavslinjen fram till 1996 då hon säljs till Zimbona Shipping.
- 1984 Båten ”Eemsborg” (byggd 1976) köps från Holland och blir ”Eos (VII)”. Hon går i trafik som självlossare och ägs av Erik Thun AB fram till våren 2006 då hon säljs till Kenth Eriksson. Hon fortsätter dock i trafik för Thunbolagen via så kallad Time Charter (TC), som avslutas under sommaren 2011.

- 2018 Tankern "Thun EOS" byggs av Ferus Smit BV för Thun Tankers BV och sjösätts i Westerbroek, Holland den 16 juni 2018 med Sofia Wessman som gudmor. "Thun EOS" blir därmed den åttonde båten som bär namnet EOS och som har en koppling till Lidköping och Thunbolagen. "Thun Eos" är kontrakterad till Esso och beräknas tas i bruk hösten 2018 då hon kommer att trafikera främst den norska kusten.



Vykort från 1922, Eos (II) i Lidköpings hamn



Thun Tankers i soluppgång Foto: Peter Cornelissen



Thunbolagens kontor i Lidköping Foto: Anna Sixtensson



Ice Crystal i Norge Foto: Anders Eklund